CZASOPISMO

ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ORGAN LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK X. **ZESZYT 5 (159)**

LWÓW, LISTOPAD 1934.

T R E Ś Ć:

11 listopada 1934.

Po czterech latach zmagań wojennych walił się w gruzy stary porządek rzeczy, a sprawiedliwość dziejowa dała nam wreszcie Niepodległość Państwa.

Nie spadła ona jednak z obłoków. Trzeba było wielu lat pracy niepodległościowej w czasach niewoli i ofiarnego ryzykanctwa Legjonów, by w chwili, gdy pękały linje okopów, polska racja stanu zdołała przemówić do zmęczonego wojną świata.

Pamiętamy niemal wszyscy pierwsze dni Niepodległości. Ogólne upojenie wolnością, chaos administracyjny, liczne oddziały obcego wojska i walki we Lwowie.

Łatwo powiedzieć, że w sytuacji tej, świeżo odzyskana niepodległość, przechodziła ciężkie chwile. I dopiero powrót Komendanta Piłsudskiego wytworzył nową rzeczywistość, a obywatelom dał pewność siebie i ufność w przyszłość. Znając wypróbowaną wolę Komendanta Piłsudskiego odetchnęli wszyscy z ulgą, gdyż władza w Rzeczypospolitej w należyte przeszła ręce.

Następne lata okazały, że nadzieje społeczeństwa były uzasadnione. Zreorganizowana armia ustaliła granice Państwa, a każdy rok Niepodległości był rokiem wzrostu potęgi i sławy Rzeczypospolitej.

Tegoroczne Święto Niepodległości czcimy w warunkach, które budzić mogą zazdrość innych narodów. Znajdujemy się bowiem w najlepszych stosunkach z sąsiadami Państwa, wyjątkowo dobrze pokonujemy „kryzys gospodarczy" uporządkowane stosunki wewnątrz Państwa nie dają powodu do obaw, a deklaracja w Genewie postawiła nas w rzędzie mocarstw europejskich.

Święcąc przeto Niepodległość, oddajemy hołd Temu, który dnia 11. listopada 1918 r. powrócił z Magdeburga, a pracując, żyjąc i walcząc dla Rzeczypospolitej, dał nam możność służenia własnemu Państwu.

Niech żyje Marszałek Józef Piłsudski!

W obronie zasłużonej placówki.

Prasa pisząc ostatnio o walce Stanisławowa w obronie tamtejszej Dyrekcji Okr. Kolei Państw., podniosła szereg argumentów, w pierwszej linji gospodarczych, politycznych i narodowych, przemawiających za utrzymaniem tej instytucji na kresach. Rzeczy te są dobrze znane ogółowi naszych kolegów, by je tutaj powtarzać, ale wypada przypomnieć, iż ze szczególnym naciskiem wskazywano w prasie m. i. na historycznej doniosłości zasługi kolejarzy-Polaków na terenie stanisławowskiego okręgu dyrekcyjnego, osobliwie zaś w samym Stanisławowie. Wspominamy o tem pod wpływem najpiękniejszych reminiscencji z przeszłości, jako że był kiedyś czas, iż kolejarstwo polskie, a w tem szczególnie pracownicy dyrekcyj kresowych, wprost nie schodzili z ust całego społeczeństwa w Polsce, wspomagając bez przerwy dniem i nocą żołnierza Rzeczypospolitej w jego trudach i znoju nad obroną i utrwaleniem granic Państwa.

Tak, lecz to się działo kilkanaście lat temu, kiedy niebezpieczeństwo czaiło się prawie na każdym kroku w Ojczyźnie, a dzisiaj — niestety — zapomniano o tem widocznie, gdyż ponad wszystkiem góruje jedna myśl, prawdziwie kupiecka... o robieniu oszczędności.

Tym też tendencjom trudno się obecnie przeciwstawić, przed niemi wszelkie inne względy pierzchają w kąt, one zaciężyły ołowiem nad mentalnością u góry. Dlatego niczem są, wobec takiego musu, egzystencje setek ludzi i rodzin, które fatalny los niemiłosiernie wyrębuje z ułożonych stosunków życiowych, gdzie ciężko, wzorowo i uczciwie służyły Państwu i własnemu narodowi.

Gdyby dało się jednak zamienić na pieniądze owe pozornie niewidzialne korzyści, jakie na odcinku kilkudziesięciu lat zyskała polskość na kresach, dzięki kolejarstwu stanisławowskiego okręgu, to z pewnością zarzuconoby myśl, pozbawiania tych ziem tak nieocenionej i nie do zastąpienia placówki administracyjnej, gospodarczej, i narodowej, jaką bezsprzecznie reprezentuje Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Stanisławowie.

W przededniu nowych oszczędności.

W związku z głosami, jakie podniosła ostatnio prasa codzienna, informując opinję społeczną o przygotowywaniu nowych projektów w przedmiocie wprowadzenia

Ponury kraj.

Żyjemy wszyscy pod wrażeniem tragedji w Marsylji. Bohater wojny światowej, król Jugosławji Aleksander zginął od kuli spiskowców w czasie wizyty, mającej doniosłe znaczenie dla ustosunkowania się spraw Europy.

Tragiczny zgon króla - żołnierza napełnił żałobą serca wszystkich Słowian, pielęgnujących dla Państwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców niekłamany, gorący sentyment i najszczersze uczucia.

Tragedja w Marsylji odsłania równocześnie obraz smutnego współżycia południowych Słowian w jednem królestwie. Przedwojenna Serbja nie posiadała nigdy zbyt zdrowych stosunków wewnętrznych...

Bohaterskie przeżycia wojenne kazały przypuszczać, że tarcia wewnętrzne zmniejszą się. Gdy traktat pokojowy dał królestwo S. H. S., liczyli wszyscy, że współpraca Chorwatów, posiadających wysoką kulturę łacińską, przyczyni się do zeuropeizowania państwa trzech narodowości. Niestety współpraca utrudniana była przez czynniki serbskie, które złamać chciały nacjonalizm i ambicję Chorwatów i Słoweńców. Za namową czynników wojskowych ś. p. król Aleksander wprowadził dyktaturę, łagodząc w 1931 roku formę rządów, bez uwzględnienia jednak postulatów złączonych z Serbją dwu innych narodowości. Gwałtowna centralizacja państwa i przewaga wpływów serbskich nie były elementem, mogącym użyźnić grunt do porozumienia i zgody. Znane są strzały w parlamencie Jugosłowiańskim, znane walki na terenie macedońskim.

Terror powodował równie silną odpowiedź, potem emigrację, która nastawiona była zdecydowanie przeciw zakusom centralistycznym. A skoro wrogowie naszych wrogów są naszymi sprzymierzeńcami, dojść musiało do koalicji emigracji, która znalazła łatwo odpowiednie poparcie.

Na tle wzajemnych nienawiści nastąpiło starcie sił, które dało w rezultacie tragiczny zgon króla, owianego najlepszemi chęciami. Nie umiano bowiem wykorzystać i we wspólnej pracy ułożyć patrjotycznie Serbów, Chorwatów i Słoweńców. Na skrzyżowaniu tych spraw i interesów leżą zimne zwłoki zmarłego Monarchy.

Nam, jako Słowianom, zależeć musi na pomyślności Słowian południowych. Dotychczasowej drogi nie można nazwać pomyślną i szczęśliwą. Nie ulega jednak najmniejszej wątpliwości, że dalsza zmiana konstytucji w 1931 roku, umożliwi współpracę trzech narodowości słowiańskich we wspólnem państwie.

A wtedy, idąc nawet oddzielnemi drogami, będą Jugosłowianie wspólnie uderzali i walczyli o ogólne dobro. Ceniąc własną wolność, uszanować muszą wszyscy

opłat w szkole powszechnej i obowiązku ilości lat nauczania — Agencja „Iskra" wydała komunikat, który po raz pierwszy w imieniu Rządu formułuje część tych projektów na piśmie i podaje je autorytatywnie do publicznej wiadomości.

Nie będziemy reprodukowali tutaj odnośnego komunikatu, jakkolwiek sprawy, o jakich wyżej mowa, muszą i kolejarstwo bardzo żywo interesować, lecz zwrócimy tylko uwagę na pewne momenty w komunikacie, siłą faktu dotyczące również kolejnictwa.

Otóż komunikat „Iskry" słusznie zauważa, że w łączności z przygotowaniami do każdorazowego roku budżetowego pojawiają się stale nieuniknione w tym czasie pogłoski, odnoszące się do poszczególnych resortów państwowych. Pogłoski te, nieraz poważnie niepokojące i w dodatku nieprawdziwe, rozpuszczają w pierwszej linji niektóre odłamy prasy, a następnie ulegają one częstokroć wręcz potwornym zniekształceniom pod wpływem t. zw. „języków ludzkich".

Komunikat „Iskry" stwierdza następnie, iż **ogólna sytuacja Państwa zmusza do przeprowadzenia dalszych oszczędności**, które wyrażają się tak **w zmniejszeniu globalnej kwoty budżetu na rok 1935/36, jak w redukcji budżetów poszczególnych resortów.**

Ten właśnie moment komunikatu, pragniemy silnie zaakcentować, ponieważ każe on przypuszczać, a nawet żywić przekonanie, że niemałemu ukróceniu podda się także budżet Ministerstwa Komunikacji, a w tem Przedsiębiorstwa P. K. P.

Według relacji prasy, prace nad ustaleniem preliminarza budżetowego na rok 1935/36 są na ukończeniu. Jak zaś fama niesie, budżet globalny ma być zredukowany o 200 miljonów złotych, w stosunku do tegorocznego, z czego n. p. na Ministerstwo Spraw Wojsk. wypadnie podobno 20 milj., na Min. Oświaty 18 milj. i t. d

O ile zetnie się budżet Przedsiębiorstwa P. K. P. i na czem będą tu polegać „konieczne oszczędności", okaże niedaleka przyszłość, w którą należy spoglądać z największą powagą chwili.

Jeżeli też przysłowie powiada, że i w bajce tkwi część prawdy, to niewątpliwie nie bez „ale" krążą uporczywie wśród kolejarzy takie n. p. wiadomości, iż ma się znieść aż 4 DOKP., że pójdą na emeryturę wszyscy, co ukończyli 55 lat życia i ci, którzy nie nabyli prawa do emerytury itd. w nieskończoność.

Możliwe, iż w owych „ploteczkach" czy domysłach jest sporo przesady, lecz chyba każdy przyzna i same władze nasze temu nie zaprzeczą, że tego rodzaju przeciągła wolność innych. Oby granatowa tafla Adrjatyku i pogodne południowe niebo złączyło dobre chęci obywateli Państwa Jugosłowiańskiego we wspólnej pracy dla pomyślności Słowiańszczyzny.

Pracy tej patronować będzie świetlana postać Monarchy, któremu niedane było dożyć dnia porozumienia i zgody (j. t.)

Pod znakiem reorganizacji.

Rozwiązanie Dyrekcji O. K. P. Stanisławów stało się rzeczywistością.

Likwidacja tej dyrekcji posiada niewątpliwie swe uzasadnienie i nie zamierzamy krytykować pociągniecia, mającego na celu przedewszystkiem względy oszczędnościowe. Niepokoi natomiast pracowników D. O. K. P. we Lwowie myśl, że w następstwie zlikwidowania D. O. K. P. w Stanisławowie zarządzono przeniesienie do Stanisławowa Biura Kontroli Dochodów D. O. K. P. Lwów, które będzie powiększone o personel dotychczasowego Biura Kontroli Dochodów w Stanisławowie. Niepokój ten żywimy nie z pobudek, wyłuszczonych szeroko w prasie codziennej, czego też nie myślimy tu powtarzać, lecz w pierwszej linji dla rzeczowych powodów fachowych.

Jako bowiem znający stosunki na P. K. P., szczególnie zaś w D. O. K. P., musimy podkreślić, iż Biuro Kontroli Dochodów jest integralną częścią D. O. K. P. i z uwagi na jego zbyt ścisły stosunek do całokształtu służby w centrali dyrekcyjnej, nie powinno się oddzielać je od reszty Wydziałów czy Biur

Wiadomo wszakże, że Biuro Kontroli Dochodów pozostaje z natury rzeczy w ciągłej i to bezpośredniej styczności z Biurem Finansowem i Prawnem, Wydziałem Handlowym, a nawet z innemi wydziałami, które załatwiają mnóstwo wspólnych kwestyj konferencyjnie bez straty czasu na bezowocną nieraz korespondencję.

Czy można tedy pomyśleć sobie współpracę na odległość z równym skutkiem, jak kiedy dzieje się to bezpośrednio?

Służba kontroli dochodów, to służba handlowa w pełnem znaczeniu tego słowa, polegająca na praktycznem zastosowaniu taryf, kontroli i prawidłowego stosowania oraz kollabracji w interpretacji poszczególnych postanowień taryfowych z Wydziałem handlowo-taryfowym, a również na współpracy w prawnem uzasadnianiu błędnego stosowania przepisów taryf z Biurem Prawnem.

Kwestje sporne i wątpliwości — a te często się nasuwają — załatwia się, przy sąsiedztwie wydziałów i biur, niejednokrotnie na jednem posiedzeniu z udzia-

atmosfera nastrojów w masach, wprost fatalnie oddziaływa na poczucie obowiązku wśród pracowników, na ich zapał do pracy, oraz na sprawność, dobro i interes służby.

Wypadki kolejowe z ostatnich dni dają w tym kierunku dużo do myślenia.

Gdzie źródło zła?

W jednym kolejarskim organie prasowym słusznie pisano niedawno, że częste nieporozumienia między pracownikami a administracją na P. K. P., nierzadkie spory, konflikty, „zajadłe pieniaczenie się" o każdy drobiazg, przemienia nieraz kolejnictwo w jakiś poprostu kocioł wrzący, podczas gdy powinna tu panować harmonijna praca wszystkich dla wspólnego dobra.

Trudno o bardziej szczere wypowiedzenie się nad powyższe, i to na łamach pisma, nastawionego dość opozycyjnie w stosunku do personalnej i gospodarczej polityki władz kolejowych.

Z takiego ujęcia kwestji niedwuznacznie wynika, iż kolejarstwo nasze oddane sercem i duszą własnemu warsztatowi pracy, pragnęłoby, by zgoda i spokój między pracodawcą a pracownikami pozwoliły obu stronom budować lepsze jutro Państwa.

Cóż, kiedy — niestety — polski kolejarz jeszcze widocznie nie prędko zazna spokoju w Ojczyźnie, bo to, co przeżywa od dłuższego czasu, bynajmniej nie wróży rychłego końca przeciągłej fazie eksperymentowania w rozmaitych kierunkach.

Winę podobnego stanu rzeczy stanowią — jak to trafnie zauważa wspomniany na wstępie organ prasowy — niejasne i zbyt elastyczne przepisy nawet w tak zasadniczych ustawach dla pracowników, jakiemi są rozporządzenia o: uposażeniu, stosunku służbowym, zaopatrzeniu emerytalnem, nie mówiąc już o wprost niekorzystnych postanowieniach ustawodawczych.

Niejasność bowiem przepisu, jego „kauczukowość", dopuszcza możliwość tej czy innej interpretacji, zależnie od tego, kto i jak daną rzecz tłumaczy. I w tym względzie należałoby obustronnie zachować konieczny umiar, t. j. kierować się przedewszystkiem słusznością sprawy, a nie naginać ducha postanowienia stronniczo na własną korzyść.

Długoletnie jednak doświadczenie dowodzi, że z tysięcy postulatów, przedkładanych władzom Przedsiębiorstwa P. K. P., przez kolejarski związki zawodowe, a będących m. i. wynikiem dwuznaczności obowiązujących przepisów, zaledwie znikomą cząstkę załatwiono przychylnie. Resztę nałem pracowników Wydziału handlowego, Biura kontroli dochodów i prawnego, dochodząc szybko do porozumienia, dzięki osobistemu kontaktowi, z przeważającą korzyścią dla dobra służby.

Abstrahując jednak od naprowadzonych okoliczności, przemawiających za pozostawieniem Biura Kontroli Dochodów w miejscu siedziby Dyrekcji, znajduje się jeszcze sporo argumentów, które zwłaszcza w obecnych czasach zasługują na uwzględnienie jako w pełni aktualne. Do tych należą: oszczędność w gospodarce państwowej i kwestja mieszkaniowa, stosunki rodzinne pracowników i patrjotyzm lokalny.

Przeniesienie wielkiej ilości pracowników, przeważnie obarczonych rodzinami, pociąga za sobą, ze względu na to, iż jest przesiedleniem z urzędu, wypłatę kosztów przesiedlania i diet, co łączy się z wydatkami, wcale poważnemi, a temsamem koliduje z najdalej posuniętą zasadą oszczędności, szczególnie gdy z powodu pory zimowej, nieodpowiedniej do przeprowadzki, wielu pracowników będzie musiało prowadzić podwójny dom. Nie można przecież zmusić rodziny, aby z narażeniem zdrowia i życia porzuciła dotychczasowe ognisko domowe i zaczęła koczowniczy tryb życia wśród mrozów, t. j. w czasie, kiedy nawet dzikie zwierzęta kryją się w leżach zimowych.

Każdy pozatem z pracowników żonatych ma dzieci, uczęszczające do szkół publicznych, powszechnych, średnich, a nierzadko wyższych, które wśród roku szkolnego trudno przenosić do innych szkół z powodów już przytoczonych i przez wzgląd na techniczne oraz strukturalne stosunki szkolne.

Jedną z cięższych kar dyscyplinarnych za występki służbowe stanowi przeniesienie pracownika do innej miejscowości. Autorzy pragmatyki służbowej zdawali sobie widać sprawę z dolegliwości, jaką jest przeniesienie dla dotkniętego zmianą miejsca pracownika i dlatego ustanowili tę karę. Mieści się w niej bowiem zmiana dotychczasowego trybu życia, otoczenia i konieczność rozpoczęcia ab ovo życia towarzyskiego, a zerwania węzłów z dawnem miejscem pobytu. A przecież wiążą każdego stosunki rodzinne, nieraz własny skrawek ziemi i strzecha.

Każdy człowiek jest istotą, którą łączy przyzwyczajenie i niełatwo je zmienić. Gdy się w pewnem miejscu dłuższy czas przebywa, często od urodzenia, ciężko doprawdy z lekkiem sercem gdzieindziej wegetować.

Pragnęlibyśmy gorąco, by miarodajne czynniki zechciały wziąć pod uwagę wszelkie okoliczności odnośnie omawianej sprawy i chcąc dać zadośćuczynienie Stanisławowowi za zniesioną Dyrekcję O. K. P., załatwiły to w sposób celowy, lecz nie bolesny.

tomiast odrzucano, znajdując zawsze na to mniej lub więcej fortunne uzasadnienie, a często kroć wogóle bez motywacji.

Tutaj więc bije źródło zła, w owej świadomości ogółu pracowniczego, iż trzeba częstokroć o lada błahostkę, i to najbardziej słuszną, staczać wprost homeryckie boje, a w dodatku bezskutecznie.

Na szczęście, zaszedł ostatnio w tej mierze znamienny objaw pomyślniejszego ułożenia się stosunków, który oby stał się trwałym zwrotem na lepsze.

„Nikt nie zostanie wyrzucony."

We Lwowie odbyło się niedawno zgromadzenie emerytów kolejowych, zagrożonych eksmisją z domów, zbudowanych za czasów austrjackich, z t. zw. Funduszu emerytalnego. Domy te Ministerstwo Komunikacji w Polsce uważa atoli za służbowe, t. j. przeznaczone dla pracowników czynnych i dlatego wypowiedziano 40-tu emerytom do końca grudnia b .r. mieszkania, zajmowane w wspomnianych domach.

Według brzmienia sprawozdania z tego zgromadzenia, jeden z przemawiających posłów z B. B. W. R., uspokoił obawy emerytów przed eksmisją, oświadczając, iż p. Minister komunikacji zapewnił, że „nikt nie zostanie wyrzucony", a uchylenie 40 wymówień nastąpi w najbliższych dniach.

Czy p. Minister, lub odnośny mówca użyli słowa „wyrzucić", nie zamierzamy tego dociekać, w każdym jednak razie należy stwierdzić, jako rzecz znamienną, iż dla wspomnianej eksmisji, sprawozdawca znalazł wcale trafne określenie zastępcze.

Wyraz ten specjalnie złowrogo w dzisiejszych stosunkach obija się o uszy. Dawniej bowiem pracownik tkwił więcej, czy mniej silnie w wytworzonych warunkach egzystencji, obecnie natomiast nigdy nie wie dnia, ani godziny, kiedy go... „wyrzucą". Kiedyś terminem tym posługiwano się n. p. w odniesieniu do... śmieci, teraz zaś coraz częściej raczy się nim ludzi, i to nietylko w naszem kolejnictwie i wogóle w Polsce, ale bez wyjątku, na całym świecie.

Człowiek spadł, jako jednostka, do zera i lada najlżejszy podmuch przeciwności dosłownie rzuca nim niczem piłką.

Dziś — niestety — pracodawca nie wnika głębiej w stosunki życiowe pracownika, w kwestję, co on w danym razie pocznie, czy i jak sobie da radę, gdy los wstawi go poza nawias możności zarobkowania, lub jeśli automatycznie ścina się wynagrodzenie za pracę.

Historja z funduszowemi domami kole-

Sprawozdanie z plenarnego posiedzenia Zarządu Głównego Z. U. P. we Lwowie, w dniu 30 IX. 1934 r.

Po czteromiesięcznej pracy, licząc od czasu Walnego Zjazdu Delegatów, Zarząd Główny Z. U. P. złożył na Plenum sprawozdanie ze swej działalności, oraz przedłożył program pracy na dalszy okres.

W zrozumieniu obecnej chwili, w której uzyskanie jakichkolwiek świadczeń dla naszych członków ze strony Zarządu Kolei Państwowych staje się prawie niemożliwem, Zarząd Główny kładzie specjalny nacisk na rozbudowę w łonie Związku agend, któreby mogły zapewnić kolegom w każdym czasie oparcie materjalne na kapitale, składanym przez członków

Pod takim znakiem odbyło się w dniu 30 września 1934 r. Plenarne Posiedzenie Zarządu Głównego, w którym ponadto wzięli udział wszyscy prezesi Zarz. Okręgowych i Główna Komisja Rewizyjna.

Porządek dzienny obejmował:

1) Zagajenie; 2) Sprawozdanie z czynności i sprawozdanie rachunkowe za okres do 31 sierpnia 1934; 3) Przyjęcie regulaminu odpraw emerytalnych; 4) Sprawa budowy Uzdrowiska w Piwnicznej; 5) Sprawa rozszerzenia agend spółdzielni; 6) Sprawozdanie z sezonu letniego w Komańczy; 7) Sprawozdanie z Kongresu Ligi Słow. Urzędn. Kol.; 8) Sprawa nowego lokalu Zarządu Głównego; 9) Plan pracy Zarządu Głównego na rok bieżący i ustalenie ewidencji członków; 10) Wnioski i interpelacje.

Witając Kolegów i zagajając posiedzenie, prezes kol. Trześniowski poświęcił gorące słowa pamięci jednego z najlepszych żołnierzy i obywateli Rzeczypospolitej, jakim był *Minister Spraw Wewn. ś. p. Bronisław Pieracki*, zbrodniczą ręką pozbawiony życia.

Będąc kilkakrotnie służbowo w Warszawie, kol. Prezes starał się poruszyć na terenie Biura Personalnego M. K. sprawę kandydatów, tej kategorji pracowników kolejowych, którą najbardziej pokrzywdzono od dnia 1 lutego 1934 r. do chwili obecnej.

Według otrzymanych zapewnień należy się spodziewać, iż sprawa ta prawdopodobnie ulegnie rewizji, a krzywdy będą naprawione. Pocieszającym objawem jest fakt, mało dotychczas notowany, a mianowicie znacznie silniej zarysowuje się warstwa pracowników z wykształceniem średniem w obrębie P. K. P.

Również sprawa podoficerów zawodowych, przyjmowanych na PKP, ma przybrać bardziej sprawiedliwy obrót przez nadawanie im stanowisk względ. grup uposażeń w ramach 12—10 przy przyznaniu odpowiedniego dodatku wyrównawczego, a nie — jak to miało

jowemi najlepiej ilustruje przeżywane czasy. Kolejarze długie lata mieszkali w owych domach, należąc i płacąc wkładki do Funduszu emerytalnego, z którego powstały te domy, a mimo to odmawia się im dzisiaj prawa ochrony lokatorów, bo nie pełnią czynnej służby.

Lecz — chwała Bogu — „nikt nie zostanie wyrzucony".

Kropla drąży skałę.

Gdy tylko wprowadzono do płac t. zw. „zasiłki wyrównawcze" z okazji ostatniej „regulacji" poborów z dniem 1. lutego b. r., przyjęliśmy i my tę innowację z niemałym pesymizmem, dając temu niejednokrotnie wyraz na łamach „Czasopisma". Im bardziej też oddalamy się od powyższej daty, tem dowodniej przekonywujemy się, iż ów brak wiary w to, wątpliwej wartości „dobrodziejstwo", był zupełnie uzasadniony. Dlatego nie można się dziwić, jeśli w związku z tą sprawą, prasa kolejarska przypomina znowu miarodajnym czynnikom przyrzeczenia z przed kilku miesięcy, według których miano wyawansować do wyższych grup pracowników, pobierających obecnie wysokie zasiłki wyrównawcze w stosunku do zasadniczych uposażeń. Prasa ta jednak jest pomimo wszystko dobrej myśli, twierdząc, iż niemianowanie dotyczących, nie dzieje się z rozmysłu, ale że pochodzi z niedoceniania różnicy między wynagrodzeniem, zaliczonem do uposażenia zasadniczego, a tem, które stanowi tylko niezaliczalny zasiłek.

Otóż takie stawianie kwestji zakrawa na udaną naiwność, czego dowodem fakt, iż przecie przeniesiono od 1. lutego 1934 na emeryturę wielu pracowników na zasadzie nowej ustawy, uposażeniowej, nie zamianowawszy ich przedtem, aby mogli otrzymać wyższą płacę zasadniczą, a tem samem większe zaopatrzenie emerytalne, jakie sobie dawno zasłużyli.

Jeżeli więc odnośni pracownicy upominają się stale o te pseudo - awanse, domagają się przez to jedynie wymierzenia im sprawiedliwości, gdyż trudno pogodzić się z myślą okrojenia uczciwie zapracowanych poborów. Sfery miarodajne zbyt dobrze wiedzą, że podobny awans nie obciąża budżetu wzgl. nie zwiększa wydatków personalnych, lecz tutaj chodzi o przyszłość, o niezwiększanie emerytur.

Niema się przeto co łudzić nadzieja obfitszych awansów w kolejnictwie, w łączności z kwestją wysokich zasiłków wyrównawczych, jakkolwiek władze nasze dały już nader sympatyczny dowód uwzględnienia słusznych postulatów pracowniczych miejsce dotychczas — przez nadawanie grup uposażeniowych, odpowiadających ich dotychczasowym poborom wojskowym, w następstwie czego ludzie ci, prawie zupełnie do zawodu kolejowego nieprzygotowani, wchodzili w poczet urzędników kolejowych i zajmowali miejsca, które pracownik kolejowy osiągał po kilkonasto-letniej mozolnej służbie.

W sprawie konsolidacji Związków zawodowych zasięgaliśmy informacyj u kompetentnych czynników i nic nie wskazuje, jakoby zamierzano likwidować Związki, lub scalać — zwłaszcza, że Rząd przejmując majątek Związków, musiałby przejąć i zobowiązania, które w wielu Związkach często przekraczają w rozchodach pozycje przychodowe.

Na wieść, jakoby parcela w Piwnicznej miała znacznie ucierpieć przez powódź, Zarząd Główny wysłał tam kol. Białowąsa, który zbadał na miejscu stan parceli, oraz stwierdził, iż pogłoski te okazały się na szczęście nieprawdziwe.

W dniu 31 X. br. kończył się czas najmu lokalu Zarz. Gł. przy ul. Mickiewicza 12, wobec czego postanowiono zmienić lokal na tańszy, mieszczący się w domu Stowarzyszenia Oszczędnościowo-Kredytowego Pracowników Kolejowych przy ul. Szopena l. 6. Czynsz najmu za lokal odpowiada wysokości, uchwalonej na Walnem Zjeździe Delegatów, a sam lokal potrzebom Związku.

Po wywodach kol. prezesa Trześniowskiego, zabrał głos kol. Kuźniarz imieniem Głównej Komisji Rewizyjnej, stawiając wniosek na udzielenie Zarządowi Gł. absolutorjum.

Następnie kol. Prezes poruszył sprawę powiązania majątku Związku ze Spółdzielnią.

Po ożywionej dyskusji, w której przemawiali prawie wszyscy członkowie, uchwalono na wniosek kol. Piątkiewicza wybrać ścisłą Komisję, która łącznie z doradcami prawnymi opracuje szczegółowo poruszoną sprawę i przedłoży ją Zarządowi Głównemu.

Następnie przedyskutowano szczegółowo projekt regulaminu odpraw emerytalnych i zasiłku pośmiertnego dla członków Z. U. P. wzgl. ich rodzin, a po zatwierdzeniu, postanowiono przedrukować go w „Czasopiśmie".

Również ożywioną dyskusję rozwinięto odnośnie budowy domu zdrojowego w Piwnicznej, w wyniku której uchwalono zasięgnąć opinji rzeczoznawcy sądowego co do niektórych punktów, związanych z budową.

Komisję Zdrojowiskową zatwierdzono w następującym składzie osobowym: kol. prezes Trześniowski Wacław, kol. Schieberl Franciszek, kol. Winter Edward i kol Bojarowicz Jan.

po szeregu latach oczekiwania na ich realizację.

Przysłowie bowiem mówi: „lepiej później, niż nigdy", choć pracownicy o wysokich zasiłkach wyrównawczych łatwo mogą nie doczekać spełnienia się w stosunku do siebie tego przysłowia.

Stąd trzeba stale rzecz przypominać, bo „kropla drąży skałę".

Różnorodność komunikacji.

W związku z mającą nastąpić motoryzacją ruchu kolejowego w Polsce, prasa codzienna przyniosła na ten temat pewne informacje, zaczerpnięte z wywiadu z p. wiceministrem komunikacji, inż. Piaseckim.

Według tych wiadomości, ruch motorowy, jaki wejdzie w życie, już podobno w ciągu r. 1935, będzie polegać na wprowadzeniu do komunikacji kolejowej pojedyńczych wagonów, umożliwiających — ze względu na ich lekkość — rozwinięcie wysokiej chyżości także na linjach drugorzędnych. Pozatem, za tego rodzaju komunikacją przemawiają atuty oszczędnościowe, gdyż wydatki na koszt paliwa pokrywają się tu nawet przy słabej obsadzie wagonu podróżnymi.

Ruch motorowy znajdzie zastosowanie głównie do pociągów dalekobieżnych dziennych, i to na przestrzeniach, które dadzą się przebyć w przeciągu 4 godzin — natomiast ruch nocny, oraz na linjach, wymagających ponad 4 godziny przebiegu, jak również komunikacja z zagranicą pozostaną nadal przy trakcji parowej. W ruchu nocnym bowiem chodzi o większą wygodę publiczności, czego nie daje wóz motorowy, którego nie można też dołączać do pociągów zagranicznych.

Szybkość przy ruchu motorowym dalekobieżnym, t. j. dziennym, osiągnie 150 km na godzinę, t. zn., że n. p. przestrzeń ze Lwowa do Krakowa przebędzie się w ciągu 2 i pół godzin, podczas gdy pociąg pospieszny potrzebuje na odbycie tej drogi 4 i pół godziny. Na liniach bocznych wagony motorowe będą biec z chyżością 80 km.

Rozmaite typy wagonów motorowych przygotowują już fabryki krajowe.

Zaprowadzenie tak różnorodnej komunikacji kolejowo-osobowej w Polsce, spotka się z niemałem zadowoleniem i uznaniem szerokich sfer społeczeństwa w kraju i zagranicą, świadcząc chlubnie o coraz głębszem upodobnieniu kulturalnem Polski do wymogów zachodniej Europy.

Tegoroczny sezon w Komańczy należał do bardzo udatnych. Powołanie na letnisko stałego gospodarza na cały sezon okazało się bardzo pożytecznem i spotkało się z pełnem uznaniem Kolegów-letników.

Zarząd Główny wyraża *specjalne podziękowanie kol. Piątkiewiczowi*, oraz *Jego Siostrze*, którzy jako gospodarze letniska w Komańczy tak troskliwie zajęli się letnikami, oraz pracą pełną poświęcenia przyczynili się do podniesienia wartości letniska w Komańczy jako miejsca wypoczynkowego.

Specjalnego sprawozdania z Kongresu Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych nie składano, gdyż ogłoszono je w całości w „Czasopiśmie".

Sprawa ewidencji członków była także przedmiotem dłuższej dyskusji. Poza innemi rygorami, Zarządy Okręgowe mają zobowiązać Zarządy Kół, aby w wypadkach przeniesienia Kolegów zawiadamiały o tem Zarządy Okręgowe.

Następnie uchwalono udzielić z funduszu pomocy prawnej zasiłków Kolegom: Lewickiemu, Hollenderowi, Ryglowi, Kabarowskiemu, Zajączkowi, Kolbowi i Partyce.

Po wyczerpaniu wniosków, kol. Prezes zamknął posiedzenie, dziękując wszystkim za przybycie, oraz za żywe zainteresowanie się sprawami związkowemi.

Memorjał do M. K.

Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych.
Zarząd główny, Lwów, ul. Mickiewicza 12 m. 10.

L. 893/34.

Lwów, dnia 9 października 1934 r.

Do
Ministerstwa Komunikacji
w Warszawie.

Zarząd Główny Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych we Lwowie przedkłada Ministerstwu Komunikacji w sprawie praktykantów kolejowych

Memorjał:

następującej treści:

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1. stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", ogłoszonem w Dz. U. R. P. z 1934 r., Nr. 4., poz. 23., zaliczono dawnych aspirantów kolejowych — zatem absolwentów szkół średnich i kursów fachowo-kolejowych — do kategorji pracowników-praktykantów, jako odbywających

W powodzi statystyk.

Już oddawna mówi się wiele w Polsce o uproszczeniu urzędowania naszej administracji, które zwłaszcza pod zaborem austrjackim miało być ponoś bardzo skomplikowane, przepojone t. zw. biurokratyzmem. W tym właśnie kierunku usiłowano i próbuje się do dzisiaj wprowadzić u nas pewne innowacje, czy nawet zmienić od gruntu niejedno, co zalatywało zaborczością. Cóż, kiedy — niestety — na miejscu dawnego biurokratyzmu panoszy się nowy, rodzimy, i jak było duszno w administracji w kiedysiejszych stosunkach pod zaborami, tak brak tutaj oddechu i teraz.

I rzecz to ciekawa, że i w polskiem kolejnictwie, które jest przecież przedsiębiorstwiem handlowem Państwa, biurokratyzm bynajmniej nie zeszczuplał. Dowodzą tego w mniejszym lub większym stopniu prawie wszystkie przepisy służbowe na P. K. P., dzięki czemu sprawność całego aparatu kolejowego natrafia na zbyteczne, przeszkody papierowe. Możnaby podnieść na ten temat wiele najsłuszniejszych uwag, powodowanych wyłącznie względem na dobro sprawy, lecz w niniejszym krótkim szkicu rozchodzi się o wskazanie na specjalną bolączkę kolejnictwa, jaką stanowią wszelakie statystyki.

Rozumie się, że statystyka posiada nieraz swoje poważne znaczenie dla rozmaitych celów, ale P. K. P. poprostu jęczy w szponach nadmiaru przeróżnych prac statystycznych. Nad sporządzeniem wykazów doraźnych, miesięcznych, kwartalnych i t. d., z tych czy innych dziedzin służby, pocą się do późna w noc urzędy stacyjne, oddziały dyrekcyjne i dyrekcje, a to tembardziej, iż ciągle zmieniają się dyrektywy co do sposobu opracowania tych statystyk, wprowadzając zamieszanie do roboty i utrudniając ją. Nic przeto dziwnego, jeżeli prace statystyczne dają nierzadko wprost nieproporcjonalne wyniki w zestawieniu z rzeczywistym stanem rzeczy — i to prawie w każdej DOKP.

Zachodzi niemała obawa, że o ile nie zmniejszy się tempo zajęć statystycznych na polskich kolejach państwowych, wypadnie bić na alarm przed ewentualnością zagrażającej stąd powodzi.

Lecz żart-żartem, a jednak tych statystyk na P. K. P. mamy przecież za wiele!

Za mało szkół, czy za mało dzieci.

(Rt) Prasa codzienna od kilku tygodni porusza sprawę, którą nazwać trzeba „kwestją szkolną". Najpierw agitowano za budową szkół, gdyż dzieci nie mają rzekomo

służbę przygotowawczą na stanowiska pracowników etatowych.

Pomimo, że obowiązki spełniane obecnie przez wymienionych — po odbytem praktycznem przygotowaniu, — nie mogą posiadać charakteru służby przygotowawczej, gdyż dotyczący pełnią od lat kilku służbę na najodpowiedniejszych posterunkach, jako pomocnicy zawiadowców stacji I. i II. kl., dyżurni ruchu stacyj I. i II. kl., taksatorzy, kasjerzy i t. p. — wyróżnienie ich przez udzielenie etatów w połączeniu z przyznaniem 9 grupy uposażenia i z tem połączonych uprawnień nie miało dotychczas miejsca, mimo kilkakrotnie przeprowadzonych przeszeregowań, awansowań.

Pokrzywdzenie praktykantów kolejowych znajduje równie głęboki wyraz w przyznaniu płac, przewidzianych dla pracowników stałych, uszczuplając w dalszym stopniu ich i tak skromne pobory za zredukowane dni pracy, niedziele i święta

Zważywszy, że pracownicy, o których mowa, są w przeważnej części zasłużonymi obrońcami Ojczyzny, bez wyjątku posiadają stopnie oficerów rezerwy, ukończyli szkoły średnie z dyplomem dojrzałości (maturą) i kursy fachowo kolejowe, odbyli okres praktyki i obecnie wykonują od lat kilku obowiązki służbowe na odpowiedzialnych posterunkach, Ministerstwo Komunikacji raczy wziąć pod rozwagę poruszone momenty i łaskawie przychylić się do niniejszej prośby, nadając wspomnianym pracownikom etaty z równoczesnem przyznaniem 9. grupy uposażenia.

Gorącą prośbę, zdążającą do ulżenia doli praktykantów, Zarząd Główny Związku Umysł. Prac. Kolejowych przedkłada z wiarą w uwzględnienie jej przez Ministerstwo Komunikacji, tem bardziej, iż pracownikom o wyższem wykształceniu przyznano już przedtem owe uprawnienia, jakkolwiek krócej pracowali na posterunkach pracowników etatowych.

Praktykanci obecni, ten jedyny wartościowy materjał, przygotowany do pracy w służbie kolejowej, spełniający ciężkie obowiązki na najodpowiedzialniejszych placówkach, zasługują w zupełności ze względu na swą przeszłość i teraźniejszość na wyróżnienie z pośród niższego personelu służbowego. Prawa bowiem, wynikające ze spełnianych przez nich obowiązków, nie stoją w żadnym stosunku do ich obecnego uposażenia, ciężkie zaś położenie materjalne interesowanych może łatwo — mimo najuczciwszych wysiłków — zachwiać ich ambicję i przyczynić się do zmniejszonej wydajności pracy ze szkodą dla służby.

Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych prosi zatem Ministerstwo Komunikacji, by raczyło łaskawie rozpatrzyć przedłożony postulat t. j. nadać praktykantom etaty z równoczesnem przyznaniem 9. grupy uposażenia.

gdzie się uczyć. We wszystkich szkołach szła szeroko zakrojona akcja podatkowa... z kieszeni rodziców. Ani jedno dziecko nie może pozostać bez szkoły, pisano, każdy ma się nasycić wiedzą powszechną.

W jakiś czas powstała dziura w budżecie szkolnym i nauczycielstwu groziły nowe ciosy. Były audjencje i tu i tam, a zarazem różnorodne enuncjacje. Aż nakońcu wymyślono, że trzeba zorganizować specjalny podatek, by uporać się z tem, o czem Konstytucja pisze dość wyraźnie.

I oto w powietrzu wisi nowy podatek. Płacić mają kawalerowie i małodzietne małżeństwa. W ten sposób wprowadza się dodatki rodzinne dla urzędników, jak powiedział ktoś dowcipny. Skoro kawaler będzie płacił podatek, a dzieciaty żonkoś nie, powstanie rzekoma różnica poborów na korzyść żonkosia. Ale w praktyce podatek byłby ogólny, gdyż i dziś płaci się względnie wysoki podatek na cele szkolnictwa. Dziecko bowiem codzień prawie nosi do szkoły jakieś grosze.

Jednego dnia Czerwony, drugiego dnia Biały Krzyż, później rozmaite Kółka, gmina, ćwiczenia i t. d. Wydatki z tego tytułu są naprawdę wielkie i pochłaniają kilka złotych miesięcznie. Ponieważ wszystkie te wydatki związano z uczęszczaniem dzieci do szkół, trzeba uważać je za podatki pośrednie, których ilość i jakość jest tak wszechstronna. Podobnie dzieje się w urzędach, gdzie przy wypłacie poborów wiele pieniędzy idzie na cele społeczne. Ten wdowi grosz pracownika, a nikt się od niego uchylić nie może, stanowi również spory podatek pośredni.

I teraz pytanie, czy mało jest szkół dla dzieci, czy podatek ma zachęcić do ożenku, gdyż jest za mało dzieci? Niech spróbuje ktoś rozwiązać tę zagadkę.

Najlepiej rozwiąże ją brzmienie obowiązującej Konstytucji, która gwarantuje bezpłatną naukę. Inna interpretacja będzie tylko unikaniem poważnej rozmowy, a spowoduje dalsze uszczuplenie budżetu urzędniczego.

Jeszcze o kwestji ubezpieczeniowej

Nawiązując do sprawy ubezpieczenia niektórych pracowników kolejowych w Zakładzie Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych (Z. U. P. U.), poruszonej w ostatnim numerze czasopisma, przytaczamy konkretny, a nader charakterystyczny wypadek.

W jednym z Oddziałów Drogowych lwowskiej Dyrekcji O. K. P., pracowała

Wszędzie to samo.

W łączności z rewizją ideowych zasad zawodowego ruchu nauczycielskiego w Polsce, przedłożono ostatnio p. premjerowi Kozłowskiemu nowo przyjęte postanowienia statutowe, dotyczące obywatelskiej i społecznej służby Związku Nauczycielstwa Polskiego w kraju.

W obywatelskiej służbie nauczycielstwo dąży m. in. do:

podniesienia *wartości i stanowiska społecznego zawodu nauczycielskiego*, oraz do *zabezpieczenia szkole i nauczycielowi niezbędnych warunków prawnych i materjalnych* — zaś służba społeczna ma na celu:

kształtowanie współżycia obywateli Państwa na zasadzie sprawiedliwości społecznej, wyrobienie społeczne obywateli i podnoszenie poziomu ich kultury ogólnej i gospodarczej, jakoteż czynne zainteresowanie potrzebami oświaty.

W odnośnym memorjale, przedstawionym p. premjerowi, powiedziano dalej:

Powołani do pracy oświatowej przez Państwo, sądzimy, że na nas spoczywa *nietylko obowiązek jej wykonywania ale i współdziałania w planowaniu i organizowaniu szkolnictwa*. Jesteśmy zdania, iż w dziele tworzenia oświaty w Polsce przedewszystkiem opinję zawodu nauczycielskiego powinno się brać pod uwagę. Zajmując więc takie stanowisko, zwracamy się do Pana Prezesa Rady Ministrów z postulatem, by Rząd, przystępując do opracowania ustaw i rozporządzeń z dziedziny oświaty, raczył stale żądać odpowiednich wniosków naszej organizacji. Jeżeli bowiem w normalnych czasach współpraca władz szkolnych z organizacją nauczycielską w uchwalaniu ustaw szkolnych była nieodzowną, to *w okresie obecnego kryzysu, współdziałanie wszystkich czynników szkolnych*, a więc zarówno nadzorujących, jak uczących, uważamy *za konieczność państwową*.

W zakończeniu memorjału wyrażono w konsekwencji nadzieję, że Pan Premjer ustosunkuje się pozytywnie do przedłożonych postulatów.

Dlaczego podnieśliśmy na tem miejscu sprawy, pozornie nas, — jako kolejarzy — nieinteresujące?

Otóż dlatego, iż w rzeczy samej kwestje te muszą zawsze bardzo żywo obchodzić cały świat pracowniczy w Polsce. Nietylko bowiem nauczycielstwo uznało *w obecnej chwili* za konieczne zaakcentować najwyraźniej w statucie, że w związku z podniesieniem wartości stanowiska społecznego i zawodowego nauczyciela będzie się starać o zabezpieczenie i *szkole i nauczycielowi* niezbędnych *warunków prawnych i materjalnych*, lecz dotyczy to wszystkich pracowników państwowych

czasowa funkcjonarjuszka biurowa od 12. stycznia 1928 do 28. lutego 1930.

W myśl obowiązujących przepisów Przedsiębiorstwo P. K. P. obowiązane było zgłosić tę pracownicę w Z. U. P. U.

Przedsiębiorstwo P. K. P. ubezpieczyło pracownicę tylko do 30. listopada 1928, nie ubezpieczyło zaś jej i nie zapłaciło wkładek za czas od 1. grudnia 1928. do dnia 28. lutego 1930, z którym to dniem zwolniło ją ze służby.

Dotycząca pracownica zwróciła się, po zwolnieniu ze służby, do Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umyslowych we Lwowie o przyznanie ustawowego zasiłku z powodu braku pracy.

Zakład odmówił zasiłku, ponieważ pracownica nie była prawidłowo zgłoszona, lecz przesłał jej obliczenie szkody, celem dochodzenia jej na drodze cywilno-sądowej, w myśl ustępu 3. art. 112, rozporządzenia Prezydenta R. P., z 24. listopada 1927, D. U. R. P. Nr. 106, poz. 911.

Gdy Zarząd kolejowy odmówił dobrowolnego wyrównania szkody, pracownica wytoczyła powództwo na ręce Prokuratorji Generalnej, zastępującej P. K. P., która na pierwszej rozprawie uznała żądanie pozwu i zawarła ugodę, mocą której P. K. P. zobowiązało się zapłacić zaskarżoną kwotę wraz z kosztami.

Podając powyższe do wiadomości, zwracamy uwagę, ażeby interesowani pracownicy kolejowi zaznajomili się we własnym interesie z obowiązującemi przepisami co do ubezpieczenia, albowiem wszelkie pretensje, wynikające z tych przepisów, przedawniają się z reguły już po trzech latach.

Pokoje gościnne.

Co kraj, to obyczaj! Tak też przedstawia się sprawa noclegów pracowników kolejowych, wykonujących kontrolę. Na kolejach rosyjskich, mających rozległą sieć, zdala od siebie położone większe stacje, każdy kontrolor posiadał swój wagon służbowy, który zapewniał mu nocleg w czasie objazdów.

W b. zaborach, pruskim , austrjackim, istniały natomiast pokoje komisyjne, względnie gościnne. Za użycie zarówno wagonów, jak i pokoji, nie płaciło się żadnych należności, z wyjątkiem napiwków za obsługę. W razie równoczesnego zgłoszenia się dwóch urzędników różnych rang, pierwszeństwo przysługiwało młodszemu. Uzasadniała to wysokość pobieranego strawnego.

Instytucja pokoji komisyjnych czy służbowych, przyjęła się także na P. K. P., z tą jednak zmianą, że wprowadzono dwa rodzaje pokoji: droższe — komisyjne; tańbez wyjątku. Rozumie się, iż także funkcjonarjuszy przedsiębiorstw Państwa, a zatem i kolejowców.

Widzimy wszakże na własnej skórze, że t. zw. „uprawnienia" pracownicze, a nawet te najistotniejsze, a więc z zakresu przepisów o stosunku służbowym, o uposażeniu, zaopatrzeniu emerytalnem i t. d., można łatwo, z pomocą usłużnej interpretacji, naginać jak każdorazowo potrzeba, nie mówiąc już o tem, iż są to przecież rozporządzenia, które z dziś na jutro dadzą się zmienić niemal jednem pociągnięciem pióra.

Taksamo np. „reorganizuje się" właśnie, i to coraz intensywniej całe kolejnictwo polskie, nikt jednak z decydujących czynników nie jest skłonny zasiąść wraz z przedstawicielami zawodowych związków kolejowych do wspólnego stołu, celem poddania tych arcydoniosłych spraw również rozwadze bezpośrednio zainteresowanej masy pracowników. Czyżby tylko u góry, tam przy t. zw. zielonem suknie, były dobre chęci, trafność sądu, umiejętność, praktyka i zrozumienie sytuacji Państwa, a brakło ich po stronie tych, co siłą faktu stanowią jako ogół nieprzejrzaną wprost skarbnicę wiedzy, doświadczenia zawodowego i obywatelskiego, oraz czynnego patrjotyzmu aż do najdalszych poświęceń?

Zdaje się raczej, iż nie powinno się z tak lekkiem sercem rezygnować z owej wręcz nieocenionej współpracy szerokich warstw społeczności kolejarskiej za pośrednictwem ich reprezentacyj zawodowych, bo choćby i kilka wcale tęgich głów z pośród biurokracji urzędowej nie zastąpi masowego mózgu pracowniczego. Dowodem na to okoliczność, że wszak prawie wszystkie przepisy służbowe ulegają stale dalszym modyfikacjom, a np. ostatnio wydane przepisy o służbie ruchu bynajmniej nie przynoszą chluby ich autorom. Krótko mówiąc, to, co dzieje się od dłuższego czasu w naszem kolejnictwie, przygotowuje się ponad głowami pracowników, a właściwie w największej przed nimi tajemnicy.

Położenie kresu tym bądź co bądź niefortunnym praktykom leży w interesie obopólnego dobra przedsiębiorstwa i jego funkcjonarjuszów, bodaj według maksymy, iż „clara pacta claros faciunt amicos", zaś pozatem pozwoliłoby kolejnictwu wprzęgnąć się w całokształt obywatelskiej współpracy dla Państwa i społeczeństwa, ze zrozumieniem i uwzględnieniem wszelakich możliwych motywów, jakiemi w tym kierunku należy się powodować.

CZY JESTEŚ CZŁONKIEM KOLEJ. PRZYSPOSOB. WOJSKOWEGO?

sze — służbowe, oraz podwójny wymiar opłat, a to: do rangi VIII — 1'00 zł., wzgl. 50 gr., od rangi VIII. w górę — 1'50 zł. i 1'00. Ponadto obowiązuje opłata 50 gr. za dostarczenie świeżej bielizny.

Różnorodność opłat wypływa z różnicy djet, co — analogicznie, jak dawniej — jest w pełni uzasadnione. Słusznie płaci się również za świeżą bieliznę, ale nasuwają się tutaj dwie uwagi.

Pierwsza w związku ze znaczną obniżką djet, — wobec czego należałoby obniżyć także opłaty za użycie pokoju, a to tembardziej, że w wielu miejscowościach, można za 1'50 zł. czy 2 zł. otrzymać nocleg w różnych instytucjach przy większym komforcie. Np. Imca w Krakowie wynajmuje noclegi z prawem korzystania z łazienki, czytelni i sal rozrywkowych.

Druga uwaga odnośnie pokoi gościnnych — to czystość ich i porządek. I tu wypada zauważyć, iż jeśli w pewnych Dyrekcjach, nietylko trudno w tym kierunku czegokolwiek zarzucić, lecz nawet musi się z uznaniem podnieść schludność, ład i rzetelne przydzielanie noclegów, to gdzieindziej trzeba zamawiać pokoje zgóry, dyżurny w porze nocnej nie ma pojęcia, czy są pokoje do dyspozycji, o sposobie ich przydzielania, a co gorsza, częstokroć przeznacza łóżko już zajęte, lub nie wie o nieprawnem zajęciu łóżka. Wkońcu w niektórych stacjach tygodniami nie zmienia się bielizny, i jest ona tak brudna, że robi — niestety — wrażenie ścierki. Stacja pobiera wszakże pomimo to 50 gr. za świeżą bieliznę.

Dużo w tem winni sami koledzy, którzy samowolnie zajmują pokoje. Z drugiej stoli strony, większa tu wina zawiadowców stacji, nie dość interesujących się pokojami, oddanemi ich pieczy. Widocznie nigdy sami tam nie zaglądają.

Narazie nie wymieniamy tych stacyi, w nadziei, iż dotyczący Panowie zaopiekują się bardziej owemi pokojami.

Wspomnieć jeszcze należy, że z pokoji tych korzystają często delegaci innych władz, skutkiem czego niejednokrotnie brak miejsca dla pracowników kolejowych, a nieszczególna czystość w pokojach urabia kolei i kolejarzom nienajlepszą opinję u naszych gości.

W celu usanowania stosunków i umożliwienia spoczynku ciężko pracującym kolejarzom, byłoby wskazanem wejrzeć w tę sprawę, zrewidować i na nowo ustalić wysokość opłat. Vagus.

SKŁADAJCIE DATKI NA RZECZ POWODZIAN!

Zalążki kolejowych wypadków.

Katastrofa krzeszowicka zwróciła uwagę społeczeństwa i pracowników na stosunki, w jakich pracuje kolej. Ale nie wszystko zna szerszy ogół. Czytamy tylko w gazetach, że tych czy owych pracowników zamknęli, iż sędzia śledczy rozpoczął żmudną pracę, że komisje badały sprawę na miejscu.

Większa część prasy poświęciła swe szpalty katastrofie, a znalazły się nawet dzienniki, które nie szczędziły uwag „osławionym przepisom R. 1", nie licząc krytycznych wzmianek o stosunkach wśród pracowników kolejowych i o stosunkach pesonalnych wogóle.

Faktem jest, iż Krzeszowice dały zabitych i rannych, a zarząd kolejowy znaczne sumy wyplacić musi z tytułu odszkodowania. Życia jednak nie przywróci.

Nie chcieliśmy zajmować się Krzeszowicami. Tu trwa jeszcze dochodzenie sądowe i prawdopodobnie należycie wyświetli sprawę.

Na razie pomówmy przeto o zalążkach wypadków, które są możliwe na wszystkich stacjach.

Fundamentem wszystkich wypadków może stać się oszczędność, która od dłuższego czasu jest „ojczenaszem" m. in. także zarządu kolejowego. Zasada „oszczędność musi być, choćby nie wiedzieć co miała kosztować" święci wszędzie smutne tryumfy.

Weźmy np. choćby taką pozornie drobną rzecz, jak pasek telegraficzny. Przepisy nakazują potrójne używanie paska. W dodatku papier paskowy bardzo zły, a farba do aparatów równie dobra. W tych warunkach odczytywanie treści natrafia na duże trudności. Nowe przepisy wprowadzają ponadto służbę telegraficzną na odstępach ruchowych i tu pełnić ją muszą pracownicy starsi, posiadający zaledwie elementarne wykształcenie. O biegłości w telegrafowaniu nie może być mowy. Na domiar złego, na posterunkach tych, podobnie jak i w innych ubikacjach służbowych, panuje oszczędność opałowa. W porze zimowej trzeba wdziać kożuch, by usiedzieć w budce. Jakże łatwo wtedy podnieść kołnierz. Pracownikowi robi się przyjemnie ciepło, nie słyszy ani stukotu aparatu telegraficznego, ani odgłosów z linji, zasypia.

Wchodzimy więc w sprawę oszczędności opałowych. W zimie zamarzają baterje, włączone do urządzeń blokowych. Szyny kontaktowe nie działają. Te same stosunki panują w biurach ruchu, telegrafu, w kasach biletowych, wszędzie. Przecież 9 kg. węgla nie wystarcza na utrzymanie należytej temperatury w pokoju służbowym. Ale oszczędność jest, bardzo się z tego cieszy jeden referent, a drugi w tym czasie pisze okólnik, że kradzieże węgla powtarzają się i z tytułu odszkodowania wy-

Służba przetokowa.

Do najcięższych służb, zalicza się słusznie służbę przetokową. W niepogodę i burzę, służbę musi się wykonać dokładnie i szybko. Odpowiedzialność też jest wielka bo i za skład i za spóźnienie pociągu, sygnały, wykorzystanie parowozu, przestój wagonów i t. p.

Przedtem drużyna przetokowa była odpowiednio liczna. Składała się z 5 ludzi. Ale ideałem zarządu kolejowego jest drużyna złożona z 2 przetokowych.

Czy pociąg do sformowania nadszedł spóźniony, czy źle złożony, drużyna ma w terminie wykonać pracę, pod groźbą kar. Dostaje przecież premję przetokową...

Lecz przetokowy otrzymuje premję za swój parowóz, zawiadowca zaś tylko za parowozy, znajdujące się na jego stacji. W ten sposób ci, co naprawdę pracują przy przetaczaniu i ponoszą pełną odpowiedzialność, zyskują niewiele.

A kto dostaje premje za wszystkie parowozy, znajdujące się na P. K. P.?

Współczynnik wagonowy.

Z powodu spadku przewozów, część wagonów towarowych odstawiono do stałej rezerwy. Stoją więc na stacjach szeregi wagonów, niezaładowane, smutne...

Równocześnie klijent nie dostaje na czas zamówionego wagonu, a z rezerwy nie wolno ruszać wagonu. Ale klijent jest smutny i zły!

Gdy przyglądniemy się odstawionym do rezerwy wagonom, widzimy, że części ich rozkradziono. Przedewszystkiem wybrano smary, usunięto łańcuchy i śruby. Reszta smarów rozkłada się chemicznie. W lecie wagony zamknięte rozsychają się, a pozatem stanowią dobrą kryjówkę dla pastuszków. Gdy taki wóz trzeba wziąć do ruchu, musi się przedewszystkiem przysłać ślusarzy. Idzie przy tem ponad 4 kg smarów, ślusarze otrzymują dniówki, a wóz zacieka, więc trzeba płacić odszkodowanie. Lecz współczynnik wagonowy świetny!

W ciągu 3 dni, każdy wagon jest załadowany, przewieziony i wyładowany. I tak przy pomocy współczynnika niszczy się wagony...

A jak współczynnik się psuje, wtedy można zastosować tymczasową rezerwę wagonową i wszystko ulega poprawie.

Bo, kolejnictwo musi być w dobrym stanie!

płacono grube pieniądze. Prawda, iż ten i ów pracownik weźmie z wozu węgiel do użytku w służbie, ale zawsze więcej węgla idzie w kradzieży, zwłaszcza przy pomocy ciemności na stacjach. Ciemność zarządzono zresztą dla uzyskania dalszych oszczędności. Żąda się prawie, by słońce świeciło w nocy, skoro w dzień jest i bez niego dość jasno.

We wszystkich stacjach, jak Krzeszowice, pali się zaledwie jedna lampa w biurze, a dyżurny nosi ją od aparatu do biurka i do okienka kasowego. Czy bezpieczeństwo pracownika jest pewne. Czy bezpieczeństwo ludzi pełne, gdy taki kolejowy minister oświaty z kagankiem wędruje po biurze, regulując ruch pociągów, sprzedając bilety. Czy kradzieże nie mogą się odbywać, każdy człowiek łatwo odpowie na te pytania. Uzasadnionym momentem wypadku ruchowego, to zdenerwowanie dyżurnych opóźnieniem pociągów. I w Krzeszowicach dyżurny nie chciał spóźnić pociągu towarowego i prawdopodobnie pomagał sobie w sposób coprawda niedozwolony, który 100 razy udaje się, a raz powoduje trupy. Ale pociągu spóźnić nie można. Za regularny bieg pociągów są przecież premje. Dyżurny zaś, karany dotkliwie, robi wszystko, by uchylić się od kar, zwłaszcze, że żadnych usprawiedliwień nie bierze się pod uwagę. Na pewnym węźle jeden pociąg osobowy spóźniony, powoduje opóźnienie sześciu innych pociągów. idących w odstępie. W tej stacji dyżurny otrzymuje siedem kar, za każdy pociąg z osobna! Fakt!

„Ułatwiają“ także służbę telegramy przy pomocy skrótów. Skróty szczegółowe zawiera załącznik do R. 1. Takich skrótów jest 57 o treści dziwacznej i niezrozumiałej, a chcielibyśmy znać człowieka, który umie je na pamięć. I to może się również przyczynić do spowodowania wypadku ruchoweg.o

Powyżej podaliśmy kilka słów o zalążkach wypadków kolejowych. Dodać jeszcze do tego stan dróg, rozklekotanych przy pomocy powodzi i oszczędności, a powstanie całokształt obrazu.

Czy można się tedy dziwić, że prasa codzienna tu i ówdzie dotkliwie uderzy w tę tak ważną arterję życia. Przykro czytać, tem więcej, że dużo prawdy zawierają słowa, kiedyindziej bardzo nam życzliwe. Obecnie n. p. przyspieszenie biegu pociągów i wprowadzenie wagonów motorowych, spowodowało szereg nader przychylnych artykułów w prasie. Społeczeństwo cieszy się dobremi kolejami, a wraz z nami martwi niepowodzeniami.

Oby usunięto powody do smutku.

Stanowisko społeczeństwa i prasy powinno być najlepszą zachętą dla władz kolejowych w kierunku usprawnienia kolejnictwa i usunięcia wszelkich zalążków możliwych wypadków.

Spożycie i zarobki.

Miarą pogarszania się warunków gospodarczych jest spadek spożycia cukru, którego konsumcja w 1930 roku wynosiła 11.9 kg na głowę, zaś w 1933 roku tylko 8.61 kg.

Konsumcja węgla spadła w 1041.9 na 375.7, spirytus zaś spadł w ciągu 4-ch lat z 613 tys. hl. na 335 tysięcy hl.

Niema w tem nic dziwnego, Przeciętny zarobek robotnika wynosi 66 groszy za godzinę, a w tygodniu jest tylko 2—3 dni roboczych. I skoro 11% robotników zarabia poniżej 10 zł., a 38% poniżej 20 zł. tygodniowo, skąd właściwie ma rekrutować się konsument?

Jeszcze o ulgach przejazdowych.

Ludzie, nienależący do „szczęśliwców", korzystających wraz z rodzinami z wolnych przejazdów kolejami, nie zdają sobie sprawy, jak w rzeczywistości przedstawiają się w wielu wypadkach dla kolejarzy i ich rodzin owe okrzyczane „dobrodziejstwa".

Pomijając ulgi przejazdowe, rokrocznie udzielane osobom obczym, nie mającym niczego wspólnego z koleją, zatrzymamy się nad jednym przykładem anomalji, jaka niestety panuje w tej dziedzinie.

Anomalją tą jest fakt, że według obowiązujących postanowień służącej pracownika kolejowego należy się ulga przejazdowa, t. j. za biletem jazdy po cenach personalnych, podczas gdy nie przysługuje ona dziecku pracownika, po przekroczeniu 18 roku życia, w razie niedopełnienia pewnych warunków, wzgl. po ukończeniu studjów i przekroczeniu 24 lat. Gdy bowiem kapryśna dola zechce, że ojciec nie może posłać dziecka do szkół wyższych ze względu na nader wygórowane dziś opłaty za naukę, lub jeśli dziecko ukończyło 24 rok życia, a jeszcze uczęszcza do szkół wyższych, nic nie zarabia i jest na wyłącznem utrzymaniu ojca — w takim wypadku traci ono z powodu niemożności przedłożenia zaświadczenia szkolnego prawo do jakiejkolwiek ulgi przejazdowej, oraz prawo do legitymacji kolejowej. Dla służącej natomiast mutatis mutandis prawo do uzyskania przejazdu po cenach personalnych istnieje bez wszelkich ograniczeń na wiek i t. p. bez względu na to, że przecież zarabia, pobierając miesięczne wynagrodzenie.

To samo zastosować można do pracownika, ożenionego podczas emerytury. Żona tego pracownika niema prawa do ulg przejazdowych.

Wędrówka po zagranicy.

Minęły czasy, kiedy swobodnie podróżować można było po zagranicy. Pamiętają jeszcze nieliczni, jak na podstawie legitymacji kupowali włoski bilet „regie" i bez paszportów zwiedzali Riwierę, Monte Carlo, czy inne „grzeszne" miejscowości, ale zarazem kształcili się także na zabytkach Rzymu, czy spartańskiej uczciwości anglosasów i innych duńczyków, czy holendrów.

Dziś mamy mur paszportowy, jeszcze większą przeszkodę w kieszeni, no i zachwycać się musimy tylko własną ziemią, nie mogąc porównać jej z sytuacją za granicą. Dzisiejsza nasza wędrówka po zagranicy, nie będzie przewodnikiem, ani pamiętnikiem, Będziemy bowiem podróżowali po szpaltach gazet, zawierających wiadomości z zagranicy. A więc i ustawa paszportowa i nasza kieszeń wytrzyma tę podróż.

Zatrzymamy się w kraju kanałów i kwiatów. Tu koledzy nasi mają wynagrodzenie, dostosowane do płac w przemyśle i handlu. Zarabiają bardzo wiele, ale nie mało wydają, gdyż stopa ich życiowa w niczem nie przypomina naszej mizerji. Wielkie higjeniczne mieszkania, dużo zieleni, powoduje znaczne wydatki. W tych warunkach pobory średniego urzędnika, a mianowicie 700—1500 zł. miesięcznie w tamtejszych stosunkach są nie wysokie, zwłaszcza, że robotnik prywatny zarabia około 17.50 zł. dziennie, Są zakusy, by wysokość poborów zniżyć, ale opór pracowników jest silny, tak, że plan nie będzie realizowany. Pracownicy zorganizowani są w kluby, które tworzą jeden wielki Związek. Organizacja jest bardzo silna.

We Włoszech, Austrji i Niemczech są związki zgleichschaltowane. Organizacje socjalistyczne są tajne, ale rozwijają żywą działalność. Idzie to łatwo, bo obiecanego dobrobytu niema, a pogorszenie sytuacji materjalnej np. we Włoszech, jest dla każdego turysty widoczne. Partja faszystowska ma u siebie poważne nieporozumienia, mimo to znajduje czas i pieniądze na szpiclowanie pracowników, z rozmaitem zresztą powodzeniem.

We Francji od 1933 roku pracuje wielka Komisja oszczędnościowa, która tnie wszystko, co może. Przedewszystkiem dodatki lokalne, etaty w urzędach itp. Pozatem i we Francji racjonalizuje się pracę, dla rzekomego uzyskania większej wydajności. Premjer Doumergue zapowiedział w drodze konstytucyjnej utworzenie statutu urzędniczego. Organizacje jednak urzędnicze, dopatrując się w projekcie zbyt daleko posuniętej ingerencji rządu ze szkodą dla obywatelskich swobód stanu urzędniczego, zapowiedziały zdecydowaną walkę.

W Belgji powtarza się nasza historja. U nas gdy ceny artykułów pierwszej potrzeby szły w górę, nie

Dawniej, kiedy znacznie łatwiej było młodzieży znaleźć źródło zarobkowania, jak dziś, w czasach kryzysu i bezrobocia, można było snadnie przejść do porządku dziennego nad tem dobrodziejstwem dla własnego dziecka. Obecnie jednak sprawa nieco odmienniej się przedstawia: pracy brak i dzieci bez różnicy na wiek i studja, nieraz chlubnie ukończone pozostają na utrzymaniu rodziców.

W ZADUSZKI

żółte na grobach światła płoną,
rdzawe i zimne jest ziemi łono.

na tle zieleni białe krzyże,
ciężej przeboleć, im kto był bliżej.

skrzy się gwiazdami boska gleba,
dostanie każdy tu skibę chleba.

czarna, przemożna, twarda gruda,
uciec nikomu stąd się nie uda.

choćbyś szeroką żył gromadą,
tu samotnego losy cię kładą.

a gdy samotnie mierzysz drogi,
tutaj gościnne przyjmą cię progi,

bo dróg odległych ciężkich świata,
tu jest bezpieczna, spokojna chata.

smerków żywiczny zapach budzi,
trzeba do znanych powracać ludzi,

lecz nim powitasz miasta życie
łzę zawstydzoną wpierw otrzyj skrycie.

Dla chleba.

Przygotowania do likwidacji DOKP. Stanisławów postępują w rekordowem tempie.

W gmachu stanisławowskiej Dyrekcji kolejowej będzie urzędować powiększone ilością osób Biuro Kontroli Dochodów rozszerzonej Dyrekcji Kolei we Lwowie.

Biuro to powstanie z części pracowników Biura Kontroli Doch. w Stanisławowie, z pracowników innych Wydziałów skasowalnej Dyrekcji, oraz z 60 prc. pracowników Biura K. Doch. DOKP. Lwów. Biuro ma mieć ogółem 194 osób.

Już od 15. listopada b. r. rozpoczyna się też w Stanisławowie urzędowanie przeniesionego tam Biura Kontroli Dochodów lwowskiej Dyrekcji.

podwyższano gaż. Tam także. W 1929 roku uposażenia były o 20 proc. niższe od wskaźnika kosztów utrzymania, a podwyższenia płac nie było. Gdy jednak obecnie ceny spadają, rząd pragnie obniżyć gaże. Przedstawiciel pracowników na ten temat dość pięknie przemawiał w parlamencie, sprzeciwiając się tego rodzaju pomysłom. A fakt wystąpienia przedstawicieli pracowników w parlamencie, stanowi najważniejszą różnicę między stosunkami w Belgji i u nas.

W Rumunji są nominacje i kombinacje. Taki już dziwny jest ten kraj. Obecnie największą troską pracowników są zamierzenia reorganizacyjne. Stowarzyszenie Urzędników Publicznych uważa, że nie można przeprowadzać rewizji stanowisk służbowych, dopóki ustawy specjalne nie określą zasad reorganizacji wszystkich służb publicznych i zarazem nie ustalą ilościowo zapotrzebowania personelu. Jedynie wtedy poznać będzie można potrzeby personalne tych służb i stwierdzić, czy można przeprowadzić rewizję zasad mianowania i awansowania. Na razie Stowarzyszenie proponuje, by w ciągu 3—4 lat nie obsadzać stanowisk, opróżnionych przez śmierć, zemerytowanie, czy dymisję pracownika. Wspaniałe stosunki i dość dziwne panują w administracji rumuńskiej, jak widać z powyższych słów. W stosunkach pracowniczych są tam rzeczywiście „kombinacje"...

Na tem kończymy zagraniczną wędrówkę po szpaltach gazet. Niedługo znów zapuścimy nożyce, by wykroić coś żywego ze świata pracy.

Prasa zagraniczna czasami zachwyca się także scaleniem organizacyj, a mianowicie oficjalna (a może oficynowa!) prasa włoska, niemiecka, czy austrjacka, Rosyjska prawdopodobnie także, ale nie spotkałem publikacyj. Radość w publikacjach oficjalnych nie wydaje się zbytnio uzasadniona, gdyż pogorszenie warunków pracy i płacy jest w tych krajach znaczne. Czytałem gdzieś powiedzenie, że jest to radość cielęcia, które rzeźnik zachwycił swą uwagą. *R=x.*

Postępowanie dowodowe.

Sądownictwo dyscyplinarne jest „sui generis" sądownictwem karnem, specjalnem, którego istotnem znamieniem, że państwo czy przedsiębiorstwo państwowe wymierza w charakterze służbodawcy karę, karcąc przewinienie służbowe jednostki, pozostającej do swej władzy w stosunku zależności. Obejmuje ono tylko występki służbowe. Jak w postępowaniu karnem, tak i w dyscyplinarnem istnieje zasada skargowości, polegająca na tem, iż popieranie oskarżenia należy do organu, zwanego tu rzecznikiem dyscyplinarnym, komisja zaś ma przed sobą dwie strony, z których jedna

Nie potrzeba chyba tłumaczyć, ile najrozmaitszej tragedji ludzkiej wiąże się ze wspomnianemi zarządzeniami władz.

Rozpoczyna się istna Golgota przeżyć. Dziesiątki ludzi idzie ze Lwowa do Stanisławowa, setki ze Stanisławowa do Lwowa, a może jeszcze dalej... w nieznane. Ten pośpiech zaś i tajemniczość, z jaką biegną po sobie wypadki, czyni na pracownikach przygnębiające wrażenie. Doprawdy — los zanadto ciężko i bezwzględnie doświadcza tak moralnie, jak materjalnie przybite masy. Trzeba mieć istotnie bardzo silne nerwy, by względnie znośnie przetrwać podobne momenty.

Ale — cóż począć!? Dla chleba — bracie dla chleba... i „góry porzucić trzeba"! I z niemym spokojem przyjąć, co niesie nam z sobą fala niepewnego jutra.

Takie czasy!...

Przed sezonem zimowym.

W drugiej połowie października odbyła się w Krakowie konferencja porozumiewawcza organizacyj narciarskich, która obradowała pod przewodnictwem p. Ministra Bobkowskiego, pracującego wydatnie na polu społecznem i będącego prezesem Polskiego Związku Narciarskiego. Na konferencji ułożono program imprez zimowych w 1934/35 roku i omówiono szereg postulatów komunikacyjnych. Wynik konferencji jest bardzo bogaty i świadczy o stałej współpracy sfer narciarskich z zarządem kolejowym. t.

Pia desideria.

Według najświeższych relacyj prasy codziennej urzędnicy państwowi zgłosili do Centralnej Rady Pracowniczej wnioski, dotyczące częściowej poprawy bytu, a mianowicie:

w sprawie zarządzenia awansów jesiennych;

utworzenia funduszu pomocy szkolnej dla dzieci pracowników państw,. uczęszczających do szkół prywatnych, o ile w miejscu zatrudnienia rodziców nie ma szkoły państwowej;

odnośnie rozszerzenia zakresu pomocy lekarskiej;

w przedmiocie udzielania pracownikom państwowym i członkom ich rodzin ulg kolejowych w wysokości 50 prc. obecnej taryfy.

oskarża, druga zaś broni się. Komisje dyscyplinarne nie są więc zależne w wykonywaniu swych czynności od nikogo.

Rozprawę, jako postępowanie główne, poprzedzają — jak w procesie karnym — postępowanie wstępne i przejściowe. Te dwie fazy mają na celu dokładne zapoznanie się z zarzuconem naruszeniem obowiązków służbowych i zbadanie, czy czyn nosi cechy występku czy tylko wykroczenia, oraz czy wogóle zachodzi naruszenie obowiązków przez pracowników. Jest to bardzo ważne, gdyż już w stadjum przygotowawczem ustala się prawdę materjalną i nie obciąża się Komisyj sprawami, które opierają się na okolicznościach, mogących sprowadzić zaniechanie postępowania.

Zdarza się jednak, że tu i ówdzie na P. K. P. nie przykłada się zbyt wielkiej wagi do postępowania wstępnego i przeprowadza się je dość pobieżnie, licząc się z tem, że sprawą tą zajmie się jeszcze rzecznik dyscyplinarny i komisja. A przecież prowadzący dochodzenie ma w postępowaniu służbowem najwięcej możliwości wyświetlenia prawdy materjalnej, ponieważ po wdrożeniu dochodzeń przeciw obwinionemu pracownikowi wyłącznie on posiada do dyspozycji wszelkie środki. Wolno mu wszak celem wyświetlenia sprawy słuchać świadków nietylko z pomiędzy pracowników kolejowych, lecz także prywatnych, a nawet biegłych, badać wszystkie okoliczności, potrzebne do zakwalifikowania sprawy i zebrać środki dowodowe. Na podstawie porobionych przez niego spostrzeżeń i propozycyj, Dyrektor Kolei Państwowych wydaje decyzję co do wdrożenia postępowania dyscyplinarnego czyli przejściowego.

O ile więc już w początkach nie wyczerpano właściwych źródeł, które coraz bardziej oddalają się z upływem czasu, trudno, by uzupełnienie, podejmowane w czasie późniejszym przez rzecznika dyscyplinarnego, idącego po linji wytyczonej przez prowadzącego dochodzenia służbowe, dało lepsze wyniki

Rzecznik dyscyplinarny wygotowując akt oskarżenia, wskazuje podstawę faktyczną, opartą na wymienionych dochodzeniach i urabia podstawę prawną, cytując paragrafy pragmatyki służbowej, dostosowane do zarzuconego naruszenia obowiązków właśnie na podstawie protokołów dochodzeń wstępnych.

Na rozprawie głównej ten akt oskarżenia, odczytywany przez rzecznika, stanowi jedną z podstaw, na których opiera się Komisja przy zapoznawaniu się z mającą być osądzoną sprawą dyscyplinarną. Wprawdzie słucha się oskarżonego „ad rem", przyczem każdemu z członków Komisji przysługuje prawo — za zezwoleniem przewodniczącego Komisji — zadawania pytań oskarżonemu, lecz w razie sprzeczności nie daje się

Ponadto zgłoszono wniosek o zbadanie zagadnienia oddłużenia pracowników państwowych i skasowania tajności kwalifikacyj służbowych.

Centralna Rada Prac. ma przedstawić te wnioski na specjalnej audjencji p. Premjerowi.

O tych w pełni zresztą słusznych żądaniach pracowniczych pisaliśmy już na tem miejscu, dziś — niestety — nie możemy w dalszym ciągu zmienić naszego zdania co do wiary w ich realizację.

Dlatego określamy je dwoma stosownemi wyrazami w tytule.

ŻYCIE ZWIĄZKU.

OSTRÓW. Dnia 22. września b. r., odbyło się zebranie tut. Koła z udziałem delegatów Z. O., t. j. Prezesa kol. Wintera i sekretarza kol. Barańskiego.

Po zagajeniu zebrania i uczczeniu pamięci ś. p. ministra Pierackiego przez powstanie i 1 min. milczenie, zabrał głos prezes Z. O., kol. Winter i wygłosił gorące przemówienie treści organizacyjnej, wskazując w niem m. i. na rozliczne, poważne korzyści, jakie Związek Umysł. Prac. Kolejowych daje dzisiaj swoim członkom, jak w miarę najdalszej możliwości zabiega o polepszenie ich bytu. Prezes Okręgu zachęcał też do wstępowania w szeregi Z. U. P. i do pielęgnowania żywego życia towarzyskiego.

Kol. Winter zawiadomił następnie obecnych, iż wkrótce odbędą się dwie wycieczki ZUP., a to: jedna do Katowic, a druga do Mościc dla zwiedzenia zakładów przemysłowych i kopalń i apelował o liczny udział w tych imprezach. Szczegóły poda się jeszcze do wiadomości.

Po przemówieniu prezesa Koła, kol. Ciska i sekretarza ZO., kol. Barańskiego, prezes Z. O., kol. Winter wezwał kolegów do zbierania składek na Dom Ligi Słowiańskiej nad Adrjatykiem. Będzie to w przyszłości bardzo tanie miejsce wypoczynku i zarządy kolei Jugosłowiańskiej., Czechosłowackiej i Bułgarskiej zapewniły już bezpłatne przejazdy dla rodzin Związku.

Na tem przewodniczący zamknął zebranie Koła.

przecież wiary inkulpatowi, który jako strona w procesie nie ma zresztą obowiązku dostarczenia dowodów Komisji.

Pozostaje więc Komisji dla wyświetlenia prawdy i wydania orzeczenia, opartego na dostatecznym materjale, tylko przeprowadzenie postępowania dowodowego, do którego nie można jednak zaliczyć z wyżej wymienionego powodu przesłuchania oskarżonego. Polega ono zatem na przesłuchaniu znawców, wezwanych na rozprawę świadków i odczytaniu pism (protokołów, akt administracyjnych ewent. sądowych i tp.).

To postępowanie dowodowe na rozprawie jest jedynie zdolne uzupełnić luki, powstałe w czasie dochodzeń wstępnych i daje możność członkom kompletu orzekającego, zasadniczo nieobeznanym ze sprawą, w której od ich orzeczenia zależą losy człowieka niezawsze winnego zarzucanego mu występku, gruntownego zapoznania się z dotychczasowym materjałem.

Postępowanie dowodowe jest więc podstawą do wydania orzeczenia i byłoby niedopuszczalnem, by je na rozprawie pominąć bez uszczerbku dla samej sprawy. Nie można też pominięcia postępowania dowodowego tłumaczyć faktem, że strony nie żądały przeprowadzenia go, gdyż mogą się one jedynie zrzec zgodnie odczytania niektórych pism o mniejszem znaczeniu dla przewodu dyscyplinarnego. Postępowanie wywodowe (głosy stron) nastąpić może dopiero po ogłoszeniu przez przewodniczącego zakończenia postępowania dowodowego.

Tymczasem zdarzyły się wypadki, że na rozprawie dyscyplinarnej nie przeprowadzono postępowania dowodowego, a nawet nie przesłuchano świadka, który wezwany na rozprawę, mającą się odbyć w innym okręgu dyrekcyjnym, w miejscu oddalonem około 500 kilometrów od jego miejsca służbowego i zamieszkania, zgłosił się i nie został przesłuchany, jakkolwiek zachodziły sprzeczności między zeznaniami współoskarżonych i przesłuchanie tego świadka mogło wyświetlić tak pożądaną prawdę materjalną i ewentualnie spowodować inny wynik rozprawy.

Wyświetlenie prawdy leży w interesie nietylko oskarżonego, lecz przedewszystkiem Władz, które odpłatę stosują do tych, którzy istotnie zasługują na karę, nie chcą zaś, by cierpieli ci, którzy nie naruszyli obowiązków służbowych.

PISMO REDAGUJE KOMITET

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: LWÓW, UL. MICKIEWICZA 12, M. 10. KONTO W PKO. NR. 153.887. TEL. 88-83.

WYDAWNICTWO ZARZĄDU GŁÓWNEGO „ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH".

DRUKARNIA „SŁOWA POLSKIEGO", LWÓW, ZIMOROWICZA 15. REDAKTOR ODPOW.: WŁAD. KALINOWSKI.